

Toelichting

CORRECT-LOCATIE

Inhoud

1.	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doel van het project.....	1
1.3	Ligging plangebied	1
1.4	Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan	2
1.5	Gekozen planopzet	3
2.	Beleidskader	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal beleid	5
2.3	Gemeentelijk beleid.....	8
3.	Planbeschrijving.....	11
3.1	Bestaande situatie	11
3.2	Toekomstige situatie.....	12
4.	Mobiliteit.....	15
4.1	Verkeer	15
4.2	Parkeren.....	15
5.	Water.....	17
5.1	Beleidskader	17
5.2	Watertoets	17
5.3	Conclusie	18
6.	Archeologie en cultuurhistorie.....	19
6.1	Archeologie.....	19
6.2	Cultuurhistorie	19
7.	Milieuaspecten	21
7.1	Algemeen	21
7.2	M.e.r.-beoordeling.....	21
7.3	Bedrijven en milieuzonering.....	21
7.3.1.	Kader	21
7.3.2.	Onderzoek.....	22
7.3.3.	Conclusie.....	22
7.4	Geluid	23
7.4.1.	Kader.....	23

7.4.1.1	Algemeen	23
7.4.1.2	Beleid hogere grenswaarde	23
7.4.1.2	Bouwbesluit 2012	24
7.4.2.	Onderzoek.....	24
7.4.3.	Conclusie.....	24
7.5	Luchtkwaliteit	24
7.5.1.	Kader.....	24
7.5.2.	Onderzoek en conclusie	25
7.6	Externe veiligheid	26
7.6.1.	Kader.....	26
7.6.2.	Onderzoek en conclusie	26
7.7	Bodemgeschiktheid.....	28
7.7.1.	Kader.....	28
7.7.2.	Onderzoek.....	28
7.7.3.	Conclusie.....	28
7.8	Flora en fauna	29
7.8.1.	Kader.....	29
7.8.2.	Onderzoek.....	29
7.8.3.	Conclusie.....	29
7.8	Overige belemmeringen	30
8.	Duurzaamheid	31
9.	Juridische aspecten	33
9.1	Inleiding	33
9.2	Bestemmingsmethodiek	33
9.3	Regels	33
9.4	Geometrische plaatsbepaling / verbeelding	35
10.	Uitvoerbaarheid.....	37
10.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
10.2	Financiële uitvoerbaarheid	37
10.3	Vooroverleg.....	37

Bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1:** Akoestisch onderzoek omgevingsgeluid "Correct locatie Bergweg te Rotterdam", Buro Bouwfysica, d.d. 12 maart 2019
- Bijlage 2:** Rapportage geluidwering van gevels "Correct locatie Bergweg" te Rotterdam, Buro Bouwfysica, d.d. 5 maart 2019
- Bijlage 3:** Parkeerberekening, de Graaff Traffics, 23 april 2019
- Bijlage 4:** Quick scan ecologie Correct-locatie te Rotterdam, Els & Linde B.V., 26 juni 2018
- Bijlage 5:** Bezonningsstudie Correct-locatie, EGM architecten, 12 juli 2018
- Bijlage 6:** Advies DCMR
- Bijlage 7:** Advies veiligheidsregio Rotterdam
- Bijlage 8:** Verkennend bodemonderzoek, ORTAGEO West B.V., d.d. 14 mei 2019
- Bijlage 9:** Besluit hogere waarden
- Bijlage 10:** Selectiebesluit archeologie
- Bijlage 11:** Stikstofdepositie-onderzoek woningbouw Correct-locatie, KuiperCompagnons, d.d. 19 oktober 2019

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De voorliggende ontwikkeling heeft betrekking op de realisatie van 68 appartementen, 15 maisonnettes en 119 m² horecavoorzieningen, ter plaatse van een te slopen voormalig winkelpand aan de Bergweg 106 in Rotterdam. Het pand staat momenteel leeg en verkeert in een slechte staat. De verplaatsing van de bedrijvigheid en de staat van het pand geven aanleiding tot de voorgenomen ontwikkelingen.

1.2 Doel van het project

De beoogde realisatie van de woningen is niet volledig mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan 'Oude Noorden'. Om de gewenste herontwikkeling van het perceel in juridisch-planologische zin mogelijk te maken, is het voorliggende bestemmingsplan in procedure gebracht.

1.3 Ligging plangebied

Het gebied waar de ontwikkeling plaats zal vinden, is gelegen in de buurt 'Oude Noorden', in het noorden van Rotterdam. Het plangebied omvat het pand van de voormalige elektronikawinkel 'Correct Electronics', gelegen aan de Bergweg 106 in Rotterdam. Het pand is gelegen op de plaats waar Benthuizerstraat en de Bergweg samenkomen. Aan de achterzijde van het pand is de Louwerslootstraat gelegen.

Op circa 380 meter afstand is de Rijksweg A20 gelegen. Daarnaast ligt op circa 400 meter het station Rotterdam Noord.



Afbeelding 1.1: globale ligging van het plangebied in de omgeving.



Afbeelding 1.2: globale ligging van het plangebied.

1.4 Strijdigheid met het geldende bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'Oude Noorden', dat op 24 september 2010 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld. In dit bestemmingsplan is het plangebied voorzien van de bestemmingen 'Gemengd – 1, 2, 3' met de aanduiding I (GB I.3#), (zie afbeelding 1.3).

Op de gronden met de bestemming 'Gemengd – 1, 2, 3' en de nadere aanduiding I# zijn diverse functies, ook op de verdiepingen, toegestaan. Op de begane grond zijn uitsluitend winkels, kantoren, praktijkruimten en bedrijven (tot en met categorie 2) mogelijk. (Maatschappelijke) voorzieningen zijn op alle verdiepingen toegestaan en woningen uitsluitend op de verdieping. Op de voor 'Gemengd – 1.3' bestemde gronden mag tot drie lagen hoog worden gebouwd, waarbij de diverse functies zijn gekoppeld aan een maximum oppervlak.

Het initiatief voorziet in de realisatie van 68 appartementen, 15 maisonnettes en 119 m² horecavoorzieningen. De ontwikkelingen worden gerealiseerd op 8 bouwlagen. Daarvan zijn er maisonnettes voorzien op de eerste en halfverdiepte, bouwlaag. Voorgenoemde ontwikkelingen zijn op grond van de vigerende bestemming niet mogelijk, waardoor het beoogde initiatief in ruimtelijk opzicht strijdig is met het geldende bestemmingsplan. Ook in functionele zin zijn de woningen niet mogelijk binnen de huidige bestemming.



Afbeelding 1.3: uitsnede geldende bestemmingsplan (het plangebied is rood omkaderd)

1.5 Gekozen planopzet

Dit bestemmingsplan biedt een globale juridisch-planologische regeling, zodat flexibiliteit bestaat om de geplande herontwikkeling te realiseren. De regeling geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij omvatten enerzijds een vertaling van de beleidsvoorwaarden (hoofdstuk 2) en anderzijds een juridisch kader voor de te realiseren ontwikkeling (hoofdstuk 3). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op zowel de planregels als de verbeelding. Wat betreft de planopzet sluit het bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Rotterdam, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2012).

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Mobiliteit (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied. Wel draagt de beoogde ontwikkeling van de woningen bij aan de wens van het Rijk om nieuwe functies onder te brengen in bestaand stedelijk gebied.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Het beleid met betrekking tot verstedelijking heeft het rijk onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' overgelaten aan de lagere overheden. Wel is er sprake van een "ladder" voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de "SERladder"). Deze is vastgesteld in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening en bestond oorspronkelijk uit 3 treden. Per 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd waarbij de afzonderlijke treden zijn komen te vervallen. Daarnaast is het begrip actuele regionale behoefte vervangen door behoefte. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijke verzorgingsgebied van de beoogde ontwikkeling.

Sinds 1 juli 2017 luidt de formulering van de Ladder in genoemd artikel van het Bro:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

In het vigerende bestemmingsplan is reeds woningbouw toegestaan. In dit bestemmingsplan is geen limiet gegeven aan het aantal woningen. In het plan is naast woningen ook ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van 119 m² horeca. In het vigerende bestemmingsplan is horeca eveneens al toegestaan. Dit betekent dat voor het bestemmingsplan Correct-locatie geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

Voor de volledigheid is hieronder de behoefte naar de woningen alsnog aangetoond. Uit de Staat van Zuid-Holland blijkt dat voor de stadsregio 'Rotterdam – Centrum', waar het plangebied in gelegen is, een woningbehoefte bestaat van 2.518 woningen in de periode van 2017 tot en met 2021. De toevoeging van 83 woningen voorziet hiermee in deze behoefte. Daarnaast is het overgrote deel van de woningen een appartement. Bij deze woningen is op één verdieping een volledig woonprogramma voorzien waarmee ze ook levensloopbestendig zijn. Hiermee wordt ingespeeld op de trend van vergrijzing en het langer thuis wonen. Daarnaast zijn de appartementen ook geschikt voor startende werkenden.

Conclusie

Bestemmingsplan 'Correct-locatie' maakt een ontwikkeling mogelijk die niet kan worden aangemerkt als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in het Bro. De Ladder hoeft dus niet verder te worden doorlopen voor deze ontwikkeling.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

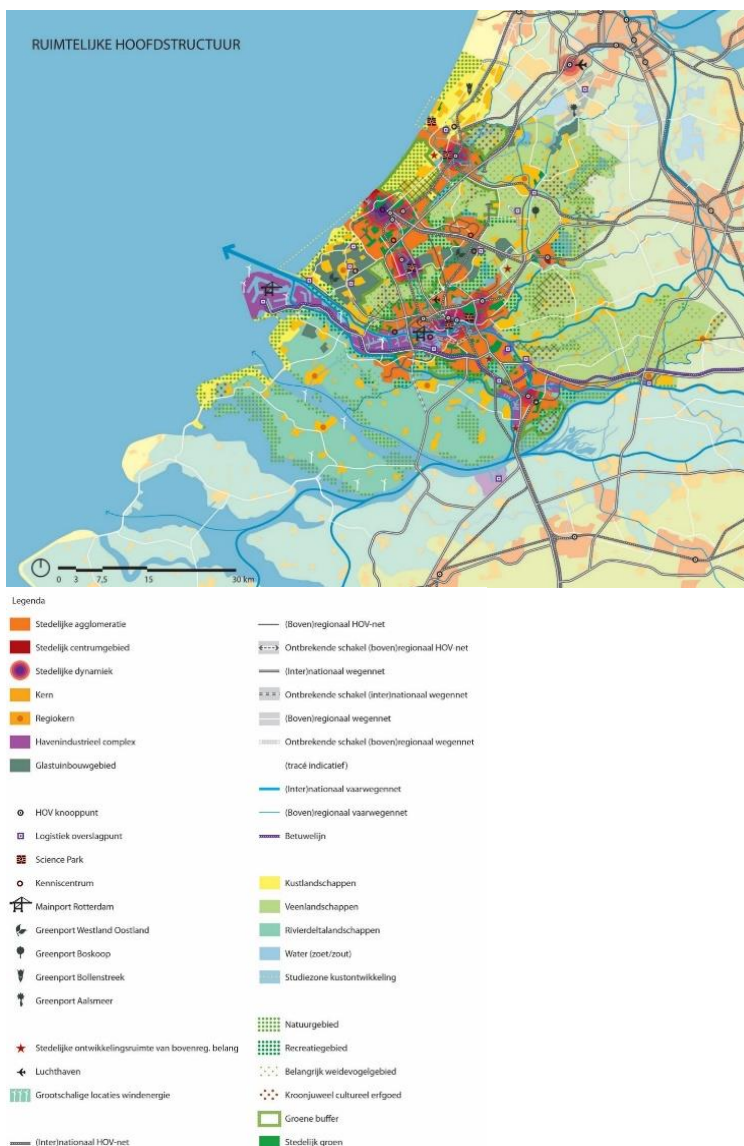
Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Uit de provinciale opgaven worden samenhangende beleidskeuzes gemaakt, die doorwerken naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland

Door het samenvoegen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincies en gemeenten een omgevingsvisie te maken. De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een beschrijving en kaartbeelden van de **ruimtelijke hoofdstructuur**;
- De ontwikkelrichting van het **omgevingsbeleid**: ambities en sturing
- Een beschrijving van de **omgevingskwaliteit** van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- De samenhangende beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving.

Ad. 1 Ruimtelijke hoofdstructuur



Ad. 2 Omgevingsbeleid: ambities en sturing

De ambitie van de provincie is een slim, schoon en sterk Zuid-Holland. De Provincie gaat uit van zes richtinggevende ambities, waarbinnen een aantal opgaven zijn geformuleerd:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Ad. 3 Omgevingskwaliteit

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Ofwel een samenvoeging van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) en milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

De Omgevingskwaliteit bestaat uit de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland, het toepassen van de leefomgevingstoets (beleidscyclus en monitoring) en een nadere uitwerking van het provinciale beleid. Dit laatste gebeurt door middel van een 'kwaliteitskaart' en bijbehorende 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit'.

Kwaliteitskaart, richtpunten en gebiedsprofielen

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen.

Het plangebied is opgenomen in twee van de vier kwaliteitskaarten. In de laag van de ondergrond is plangebied aangeduid als 'Rivierdeltacomplex – jonge zeelei'. Ontwikkelingen in dit gebied dragen bij aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden. Voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een verslechtering hiervan.

In de laag van de stedelijk occupatie is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Relevante richtpunten voor voorgenomen ontwikkeling zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in hoogteaccent op een markante zichtlocatie. De hoogte van de bebouwing is gezien de ligging van de locatie en bestaande hoogbouw in de omgeving legitiem. Het complex wordt ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Hiermee wordt aangesloten bij de richtpunten.

Ad. 4 Beleidskeuzes

De provincie heeft 12 provinciale opgaven gedefinieerd, die elk bestaan uit samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en regels in de verordening. Hieronder zijn de voor het plangebied relevante opgaven uiteengezet.

Gezondheid en veiligheid

Zorgen voor een gezonde en veilige leefomgeving en het beperken van hinder.

Ruimte en verstedelijking

Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied

Wonen

Bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende passende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving, aansluitend op de behoeften van verschillende doelgroepen

Bereikbaarheid

Bevorderen van een goede en veilige bereikbaarheid, met een mobiliteitsnetwerk dat keuzevrijheid biedt en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van een gezonde en veilige leefomgeving. De diverse relevante milieuaspecten worden in hoofdstuk 7 verder uiteengezet en afgewogen. Op deze locatie is expliciet gekeken naar het aspect geluid en zijn aanvullende maatregelen getroffen.

Daarnaast voorziet voorgenomen ontwikkeling in de herontwikkeling van een leegstaand pand tot hoogwaardig appartementencomplex. Binnen dit complex worden appartementen en maisonnettes met een verschillende omvang gerealiseerd waardoor deze ontwikkeling voor verschillende doelgroepen interessant is. Met de ontwikkeling van 83 woningen wordt bijgedragen aan de beantwoording van de grote woningbehoefte in Rotterdam. Ten slotte wordt gebruik gemaakt van deelauto's en het openbaar vervoer gestimuleerd.

Voorgenomen ontwikkeling draagt dus bij aan de provinciale opgaven.

Programma ruimte

Het Programma ruimte is parallel aan de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening opgesteld. Het Programma ruimte bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de Omgevingsvisie. Het is enerzijds een beleidsdocument, namelijk uitwerking van de beleidsbeslissingen, en anderzijds gericht op uitvoering. Het document is toegespitst op de thema's Bebouwde ruimte en mobiliteit, Landschap, groen en erfgoed en Water, bodem en energie.

In het programma ruimte is het plangebied aangeduid als 'stedelijke ontwikkeling'. Op basis van de het programma dient voor bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling een toelichting op de ladder voor duurzame verstedelijking worden gegeven. Aan de ladder voor duurzame verstedelijking is in paragraaf 2.1 reeds aandacht besteed.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadvisie Rotterdam 2030

De Stadvisie Rotterdam 2030 bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad. De Stadvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende 15 jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg 15 jaar inderdaad een sterkere economie heeft en aantrekkelijker woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Rondom het hart van de binnenstad is een aantal wijken in opkomst: Cool, Oude Westen, Middelland, Delfshaven, Lloydkwartier, Oude Noorden en Afrikaanderwijk. Door hun centrale ligging, hun historische karakter en de functiemenging van wonen, horeca, winkels en kunstinstellingen zijn deze wijken steeds meer in trek bij (ex-) studenten en werkers in de creatieve economie; juist de groepen die Rotterdam graag aan zich wil binden. In sociaal, cultureel en economisch opzicht hebben deze wijken de kenmerken die nodig zijn om zelfstandig een proces van *gentrification* op gang te brengen en te transformeren tot een rustig-stedelijk woonmilieu. De gemeente ondersteunt dit proces met doelgerichte maatregelen, onder meer door huurwoningen te verkopen, particuliere woningverbetering voor huiseigenaren aantrekkelijk te maken, de buitenruimte te verbeteren en ruimte te bieden aan de horeca en de creatieve economie in de oude stadswijken. Daarnaast ziet de stadsvisie toe op een maximale binnenstedelijke intensivering met een fors accent op de binnenstad, grootschalige uitleglocaties worden zoveel mogelijk geschuwd.

Het voorliggende bouwplan levert een bijdrage aan de intensivering van de bestaande stad. Anderzijds draagt de ontwikkeling bij aan de transformatie van het Oude Noorden tot een rustig-stedelijk woonmilieu met ruimte voor horeca in de oude stadwijk Oude Noorden. Daarmee is het voorliggende initiatief passend binnen de kaders van de Stadsvisie Rotterdam.

3. Planbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

De Correct locatie vormt een markante plek, waar de Bergweg vanuit het noorden afbuigt naar zuidwestelijke richting en bij de Schiekade overgaat in de Walenburgerweg. Ter plaatse van de Correct locatie gaat de Bergweg in een rechte lijn over in de Benthuiserstraat die via de 3e Pijnackerstraat aantakt op de Zwart Janstraat. Het is een gebouw dat bijna iedere Rotterdammer kent.

In het bouwblok tussen de Bergweg, Benthuiserstraat en de Louwerslootstraat werden rond 1903 woningen gebouwd met 3, 4 en 5 bouwlagen, met een kap of plat dak. In 1935 werd aan de zijde van de Bergweg het Victoria Theater opgeleverd (architect Jac. Van Gelderen). In 1971 sloot de bioscoop echter haar deuren en in 1973 vestigde de firma Correct zich in het bouwblok. Het bouwblok ontwikkelde zich in de loop van de tijd tot een volledig gevuld bouwvolume. In 1986 werden onderdelen van Correct echter ondergebracht in het pand aan de Ceintuurbaan 111. Medio april 2012 verhuisde Correct volledig naar de Ceintuurbaan 111-117, onder het motto 'Alles onder één dak'. Sindsdien heeft het pand aan de Bergweg zo'n 6 jaar leeg gestaan. Onlangs is het pand gekraakt.

De bebouwing in de omgeving is divers.

Aan de Bergweg staan tegenover de Correct locatie woningen die rond 1896 werden gebouwd in overwegend 2 lagen met een kap. Meer naar het zuiden bestaat de bebouwing uit woningen die tussen 1900 en 1930 werden gebouwd in 3 lagen met een kap of 4 lagen met een plat dak. In het noordelijk deel van de Bergweg loopt de bebouwing sterk uiteen: van een cluster woningen die werden gebouwd rond 1900, een woonblok met 5 bouwlagen portieketagewoningen (1934) en een woonblok met winkelruimte op de begane grond met daarboven 3 en 4 lagen galerijwoningen (1964). In de stadsvernieuwingstijd werd een groot verzorgingscomplex van Humanitas gebouwd met een schuinoplopend bouwvolume tot en met 11 lagen met een supermarkt op de begane grond.

De panden aan de Benthuiserstraat zijn gebouwd rond 1904 met overwegend 3 lagen met een kap en winkels op de begane grond. In de stadsvernieuwingstijd zijn woningen gesloopt en rond 1992 vervangen door nieuwbouw met woningen en winkels

Recht tegenover de Correct locatie werd aan de zijde van de Benthuiserstraat in 1987 een gemeentelijke garage gerealiseerd ter plaatse van de voormalige Zoomstraat. Na het vertrek van Correct is de bezetting van de garage aanzienlijk lager geworden.

De locatie is goed voorzien van openbaar vervoer met het station Noord op circa 400 meter afstand en de tramlijnen 4 en 8 die stoppen op circa 200 meter afstand van het plangebied bij de tramhalte Soetendaalseweg.



Afbeelding 3.1: bestaande situatie.

3.2 Toekomstige situatie

Het toekomstige gebouw zal bestaan uit een onderbouw en een bovenbouw. De onderbouw wordt vier en een halve bouwlaag hoog, die qua hoogte aansluit op de 'Rotterdamse laag' en zich voegt in de architectuur van de omgeving, met een plint, middendeel en beëindiging, met bakstenen en ornamenten. Daar bovenop wordt een bouwvolume van 3 lagen geplaatst met een architectuur die in vorm, materiaal, kleur en transparantie afwijkt van de onderbouw. De bovenbouw contrasteert hier met de Rotterdamse laag en accentueert daarmee deze bijzondere hoek.

De bebouwing wordt gerealiseerd in 8 bouwlagen, waarbij de souterrains half verdiept zijn. De hoogte kent een hoogte van maximaal 25 meter. Deze bouwhoogte wijkt af van de hoogte van omliggende bebouwing. Gezien de ligging van het plangebied op een markante locatie is de keuze voor deze afwijkende bouwhoogte legitiem. Daarnaast zijn in de directe omgeving van het plangebied, met name aan de noordzijde van de Bergweg, meerdere complexen gerealiseerd met een grotere bouwhoogte. Bovendien blijkt uit onderzoek dat de hogere bouwhoogte niet leidt tot onevenredige aantasting van het aantal zonuren van de omliggende panden. Dit wordt later in de toelichting nog uitgebreid behandeld.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van 68 appartementen, 15 maisonnettes met een souterrain en beletage en 119 m² horeca. In afbeelding 3.2 is een impressie gegeven van de nieuwe ontwikkeling.

Van de appartementen worden 15 verschillende types uitgevoerd met een grootte variërend van 50 m² tot 112m² en kennen 2 of 3 kamers. De maisonnettes worden ontwikkeld in 6 verschillende types met een grootte variërend van 70 m² tot 110 m² en kennen 2 tot 4 kamers.

Aan de binnenzijde van de bebouwing wordt op de eerste verdieplingslaag een 'binnenhof' gecreëerd en op de 3de en 4de verdieping wordt een gemeenschappelijke daktuin gerealiseerd. Tussen de halfverdiepte souterrainwoningen zijn ook de bergingen en gemeenschappelijke fietsenberging gesitueerd.

Bezinning

De toekomstige bebouwing kent een hogere bouwhoogte dan in de huidige situatie. Om de gevolgen van deze hogere bouwhoogte voor de schaduwval op de omliggende bebouwing inzichtelijk te maken, is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 5).

In relatie tot bezinning geldt geen wettelijke normstelling. In Rotterdam gelden voor bezinning adviesrichtlijnen: "regels voor bezinning van woningen in de binnenstad" en de lichte TNO norm.

Deze omvat de volgende criteria:

- Woningen moeten tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag krijgen in de periode van 19 februari - 21 oktober.
- De norm geldt alleen voor bebouwing hoger dan 25 meter of ten minste 1,5 maal hoger is dan de gemiddelde hoogte van de omgeving.
- Uitgaande van een zonshoogte van 10 graden boven de horizon.
- Bezonningsduur ter plaatse van voor- en achtergevel mogen bij elkaar opgeteld worden.
- Geen verdere verslechtering in situaties met minder dan twee mogelijke zonuren.
- Meetmoment is 19 februari.
- Effect wordt gemeten in een straal van 3 maal de hoogte van de woontoren.
- Meetpunt op 0,75 m hoogte in het midden van de gevel van de onderste woonlaag.

De bezinningstudie van EGM architecten is getoetst aan de 'adviesrichtlijnen'. Uitgangspunt hierbij is dat alleen gekeken wordt naar de verslechtering in bezinning als direct gevolg van het bouwplan. De periode van 21 maart tot 21 september uit de bezonningsstudie van EGM wordt als maatgevend geacht.

In de huidige situatie staat op 21 maart de zon om 11:00 uur op de gevel aan de noordwestzijde van de Bergweg. In de toekomstige situatie staat de zon om 11:00 nog net niet op de gevel. Tussen in ieder geval 13:00 tot 15:00 staat hier wel zon op de gevel. Er is sprake van een kleine verslechtering in het aantal zonuren. De 'lichte TNO-norm' wordt hier echter ruim gehaald.

Op 21 september heeft de bebouwing aan de noordwestzijde van de Bergweg van in ieder geval 13:00 tot 15:00 uur zon op de gevel. In de huidige situatie is hetzelfde beeld te zien en is er geen sprake van verslechtering van de situatie. Alhoewel de periode in het EGM rapport anders is gekozen dan in de adviesrichtlijn, kan op basis van het rapport gesteld worden dat voldaan wordt aan de richtlijn en de lichte TNO norm.

4. Mobiliteit

4.1 Verkeer

In de huidige situatie kent de projectlocatie ruime planologische mogelijkheden en zijn functies met een verkeersaantrekkende werking mogelijk. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het totaal in 83 woningen en 119 m² horecavoorzieningen. Het gebruik van openbaar vervoer, de fiets en de deelauto's wordt gestimuleerd, waardoor de verkeersaantrekkende werking zal worden beperkt. Gezien de planologische mogelijkheden, het stimuleren van overige vervoersmiddelen en de huidige capaciteit kan aangenomen worden dat de verkeersaantrekkende werking lager is dan nu planologisch mogelijk. De huidige capaciteit van de omliggende wegen is voldoende om de verkeersaantrekkende werking van het bouwplan te kunnen verwerken.

4.2 Parkeren

Dynamische verwijzing

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Om deze reden is een parapluperziening parkeernormen vastgesteld met daarin een dynamische verwijzing naar het op 1 februari 2018 over parkeren vastgestelde beleid. Het betreft de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" (hierna: de beleidsregeling). De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto's én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken.

Om aan dit beleid te kunnen toetsen is er in het bestemmingsplan in artikel 7.1 een bepaling opgenomen waarin staat dat er alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken van gronden of bouwwerken mag worden verleend als sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen op basis van het geldende beleid ten aanzien van parkeren in de gemeente Rotterdam. De bepaling is vormgegeven als een zogenaamde "dynamische verwijzing". Dat wil zeggen dat er alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsers en auto's conform het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid. In de bepaling wordt niet expliciet verwezen naar de hiervoor genoemde beleidsregeling. Dat is een bewuste keuze. Op het moment van tot stand komen van dit bestemmingsplan is de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018" het geldende beleid waaraan getoetst moet worden. Dit beleid kan in de toekomst echter wijzigen. Om ook aan een eventuele wijziging van het beleid van de gemeente Rotterdam te toetsen, zonder dat het bestemmingsplan daarvoor aangepast moet worden, is de beleidsregeling niet expliciet genoemd of bijgevoegd. Met de bepaling is bedoeld dat er bij het verlenen van een omgevingsvergunning voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor auto's en fietsen op basis van parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam dat geldt op het moment van verlenen van de omgevingsvergunning.

Beleidsregeling

Op dit moment geldt de "Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018". Deze beleidsregeling geeft parkeernormen voor zowel auto's als fietsen. Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het gebruiken van gronden of bouwwerken wordt een parkeereis gesteld conform de gebiedsindeling die bij de beleidsregeling als bijlage is opgenomen. De parkeereis moet in beginsel volledig op eigen terrein worden opgelost. Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de inpassing van de parkeervoorzieningen in het gebouw of de omgeving, het laden en lossen etc.

Van de parkeereis kan worden afgeweken; zowel van de eis zelf (geheel of gedeeltelijk) als van de voorwaarde dat op eigen terrein moet worden geparkeerd. Ook kan van de parkeereis geheel of gedeeltelijke vrijstelling worden verleend. Dit heeft tot gevolg dat er in beginsel geen parkeervergunning op straat wordt afgegeven. In de beleidsregeling is uitgebreid omschreven onder welke voorwaarden van de parkeereis kan worden afgeweken of vrijstelling kan worden verleend.

Door de Graaff Traffic is een parkeerbalans opgesteld. Deze parkeerberekening is opgenomen in bijlage 3. Uit deze parkeerberekening blijkt dat de nacht maatgevend is in het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De

parkeereis voor auto's voor het oprichten van 83 woningen bedraagt 57,8 parkeerplaatsen. De parkeereis voor auto's voor de functie horeca heeft een parkeereis van 9,8 parkeerplaatsen op eigen terrein conform tabel 4.2 uit de beleidsregeling. De totale parkeereis voor auto's voor het project bedraagt 67,6 afgerond 68 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bijzonder gemeentelijk belang

Als een ontwikkeling uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving door de gemeente bijzonder gewenst is, kan op grond van artikel 6.2 van de beleidsregeling volledige vrijstelling van de parkeereis worden verleend. Om een aantal redenen is sprake van een bijzonder gemeentelijk belang:

De Rotterdamse opgave om binnenstedelijk woningen te bouwen is groot. Het huidige gebouw op de Correct-locatie staat al lange tijd leeg en verkeert in zeer slechte staat. Het betreft een beeldbepalend gebouw op de hoek van de Bergstraat en de Benthuizerstraat. In het pand was jarenlang de electronicawinkel Correct gevestigd. Gelet op de huidige bouwkundige staat is een nieuwe gebruiksfunctie zonder bouwkundige ingrepen uitgesloten. Daarmee dreigt langdurige leegstand met een negatieve ruimtelijke straling en verloedering voor de directe omgeving. Gelet op de leefbaarheid van de wijk is de noodzaak tot herontwikkeling groot. De locatie is gelegen op een beeldbepalende plek in Rotterdam-Noord en is aan alle zijden direct omsloten door de Bergweg, de Benthuizerstraat en de Louwerslootstraat. Dit vraagt om een bijzondere stedenbouwkundige inpassing met strenge eisen aan de architectuur van de nieuwbouw. Juist vanwege de noodzaak tot een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing ontbreken ruimtelijk fysiek de mogelijkheden parkeren inpandig op te lossen. Een parkeerlaag op de eerste bouwlaag doet afbreuk aan de gewenst variatie van het gevelbeeld en levendigheid in de plint. Een parkeerkelder is gelet op de ondergrond zowel fysiek als financieel niet te realiseren. Op maaiveld ontbreekt de ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen.

Gelet op het bijzonder gemeentelijk belang met het oog op de woonomgeving, het ontbreken van fysieke ruimte, de lastige planexploitatie en het feit dat de locatie is gelegen in de nabijheid van openbaar vervoer, er extra fietsparkeerruimte wordt gerealiseerd, er deelauto's ter beschikking worden gesteld en er in nabijgelegen parkeergarages 25 parkeerplaatsen worden gereserveerd kunnen burgemeester en wethouders in stemmen met een vrijstelling van de parkeereis op eigen terrein op basis van bijzonder gemeentelijk belang.

Op grond van artikel 7 van de Beleidsregeling Parkeernorm voor auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 hebben de toekomstige bewoners en gebruiker van ontwikkelingen waarvoor vrijstelling van de parkeereis is verleend geen recht op een parkeervergunning op straat.

Het recht op uitsluiting van parkeervergunning geldt hier enkel voor het adres van de woning.

Deze vrijstelling heeft dus geen gevolgen voor de buitenruimte.

Wel voorziet de ontwikkelaar, in lijn met de beleidsregeling parkeernormen auto en fiets Rotterdam 2018, in een huurrecht in een nabijgelegen wijkstallingsgarage voor 25 parkeerplaatsen ten behoeve van toekomstige bewoners van dit complex. Hierbij is rekening gehouden met een lagere autoafhankelijkheid in verband met de nabijheid van het openbaar vervoer (tramhalte binnen 400 meter en station Rotterdam Noord binnen 800), het extra aantrekkelijk maken van fietsgebruik door te voorzien in een extra ruime fietsenstalling en op 2 van de 25 parkeerplekken in de stallingsgarage een deelauto ten behoeve van bewoners.

5. Water

5.1 Beleidskader

Waterbeheerplan 2016-2021

De waterbeheerder ter plaatse van het plangebied is het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). In het Waterbeheerplan 2016-2021 is het beleid voor alle taken van het HHSK opgenomen.

Gestreefd wordt naar een doelmatig en duurzaam waterbeheer. Hierbij staat het hoogheemraadschap in directe verbinding met de omgeving. HHSK speelt proactief in op ruimtelijke ontwikkelingen (adviseren, kansen benutten, randvoorwaarden stellen). Samenwerking met partijen binnen en buiten het gebied is belangrijk. In de taakuitoefening houdt het HHSK rekening met landschappelijke waarden, natuur, cultuurhistorie en (recreatief) medegebruik, voor zover dat niet ten koste gaat van een doelmatige behartiging van de waterschapstaken.

Stedelijke waterplannen zijn een belangrijk instrument om de samenwerking en afstemming met gemeenten te bevorderen en gezamenlijk tot een uitgebalanceerde aanpak te komen, dit overigens met behoud van de wederzijdse taken en verantwoordelijkheden. De prioriteit binnen het stedelijke gebied ligt voor het HHSK, naast de rioleringsinspanningen van de gemeenten, bij de maatregelen om te voldoen aan de KRW en het NBW. Daarnaast wil het HHSK in de waterplannen meer aandacht besteden aan het operationele beheer en onderhoud van het watersysteem, zoals baggerwerk in stedelijk gebied. Zowel voor de waterkwaliteit (schoon en aantrekkelijk water) als voor waterkwantiteit (wateraanvoer en -afvoer; het voorkomen van wateroverlast) is het belangrijk dat dit goed wordt geregeld.

5.2 Watertoets

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Oppervlaktewatersysteem

In het voorliggende plangebied zijn in de huidige situatie geen watergangen aanwezig. Daarnaast is het plangebied geheel verhard. De hoogte van het maaiveld bedraagt ongeveer NAP -1,4 meter.

Wateroverlast

Het beheersgebied van Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is in 2005 getoetst aan de NBW-normen voor wateroverlast. Het plangebied kent volgens deze toetsing geen wateropgave. Indien bij een eventuele toekomstige ontwikkeling een toename aan verhard oppervlak van meer dan 500 m² optreedt in het plangebied, dient watercompensatie plaats te vinden. Het voorliggende plangebied is in de huidige situatie geheel verhard. Ook in de toekomstige situatie is volledige verharding van het plangebied voorzien. De toename aan verhard oppervlak als gevolg van de voorliggende ontwikkeling bedraagt met zekerheid minder dan 500 m².

Veiligheid

In en in de directe nabijheid van het voorliggende plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig. Derhalve gelden er vanuit de waterveiligheid geen belemmering voor het beoogde bouwplan.

Bodemdaling

Ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling zal het (grond)waterpeil niet worden aangepast. Eventuele bodemdaling in de omgeving zal niet door het plan worden beïnvloed.

Grondwateroverlast

Het grondwater zit (vrij) ondiep. Indien ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat. Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling mag de grondwaterstand (bij de realisatie) niet fluctueren.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het afstromend hemelwater van het plangebied zal in beperkte mate van invloed zijn op de oppervlaktewaterkwaliteit. Op het plangebied vinden geen activiteiten plaats die schadelijk kunnen zijn voor de oppervlaktewaterkwaliteit en het afstromend water van schone dakverhardingen zal naar verwachting een positief effect op de oppervlaktewaterkwaliteit hebben.

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Afkoppeling van hemelwater zorgt ervoor dat het aantal riooloverstorten laag is. Ook dit komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede.

Riolering

Het plangebied voorziet in een gemeentelijk gescheiden rioleringssysteem (droogweerafvoer (DWA)- en hemelwaterafvoer (HWA)-stelsel). Afvalwater zal worden afgevoerd via het DWA-riool. Hemelwater dat op de wegen en parkeerharding valt wordt via het HWA-stelsel ingezameld en afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Keur en Legger

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterkeringen vallen onder de regels van de 'Keur van Schieland en de Krimpenerwaard'. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap.

De Legger van het Hoogheemraadschap is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de Legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente Rotterdam. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met afvalwaterzuiveringsinstallatie en de zuivering van het aangeleverde afvalwater.

5.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

6. Archeologie en cultuurhistorie

6.1 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, 2007) is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

De gemeente Rotterdam heeft een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die deel uitmaakt van de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

In bestemmingsplannen wordt het gemeentelijk archeologisch beleid nader uitgewerkt. Conform het bestemmingsplan 'Rotterdam Oude Noorden' geldt voor het plangebied een omgevingsvergunning voor werkzaamheden die dieper reiken dan 2,5 meter beneden maaiveld en die tevens een oppervlakte beslaan van meer dan 200 vierkante meter. Indien werkzaamheden de marges uit het bestemmingsplan overschrijden, dan dient het bouwplan ter beoordeling te worden voorgelegd aan de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (Archeologie Rotterdam (BOOR)).

Het bouwplan is voorgelegd aan de afdeling Archeologie van de gemeente Rotterdam (Archeologie Rotterdam (BOOR)). De gemeente Rotterdam ziet naar aanleiding van de plannen geen reden tot archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) op de planlocatie.

De grondroerende werkzaamheden bestaan uit sloop van de huidige panden en de bouw van een nieuw pand dat vrijwel het gehele perceel zal beslaan. De kelders van het nieuwe pand worden ondieper aangelegd dan de bestaande, in verband hiermee zullen alleen de heipalen eventueel in de diepere ondergrond aanwezige archeologische waarden verstoren. Omdat er nog geen sonderingen zijn gezet, is het voor de afdeling Archeologie op dit moment niet mogelijk een verwachting voor de diepere ondergrond op te stellen. In verband hiermee geeft de gemeente Rotterdam de planlocatie vrij voor de voorgenomen ontwikkeling.

Verder wordt benadrukt, dat er altijd rekening gehouden dient te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Erfgoedwet 2016, art. 5.10 het bevoegd gezag (de gemeente Rotterdam, voor deze Archeologie Rotterdam) te informeren.

6.2 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Het Oude Noorden, waarin het voorliggende plangebied is gelegen, is een uitbreidingswijk die niet volgens integrale stedenbouwkundige ontwerpen tot stand is gekomen. In de periode tussen 1877 en 1923 werd het gebied tussen de spoorlijn, Bergweg, Gordelweg en de Rotte ontwikkeld en bebouwd op basis van particuliere stratenplannen en verspreide initiatieven. Ondanks het ontbreken van een integraal ontwikkelingsplan heeft het Oude Noorden een overwegend consistent bebouwingsbeeld van compacte laagbouw in gesloten bouwblokken aan lange, smalle straten. Deze consistentie is ontleend aan de pragmatische instelling van de negentiende-eeuwse bouwondernemers die de middeleeuwse polderstructuur als uitgangspunt namen. Het voorliggend plangebied sluit qua bouwvorm aan bij de huidige situatie en de omliggende bebouwing. Met de beoogde herontwikkeling krijgt het plangebied een nieuw impuls, aansluitend bij het karakter van de wijk. Qua architectuur wordt voor wat betreft de eerste bouwlagen aangesloten op de traditionele bebouwing in de omgeving. Voor wat betreft de 'optopping' wordt aangesloten bij eigenzinnige en moderne karakter van Rotterdam. De ontwikkeling sluiten in maat, schaal en architectuur aan bij de traditionele bebouwing in het Oude Noorden. Voor het gebied is een cultuurhistorische verkenning opgesteld (19e -eeuwse wijken Noord). De cultuurhistorische verkenning is op 6 februari 2014 vastgesteld door de Deelgemeente Noord. Uit deze verkenning komt naar voren dat het gebouw geen cultuurhistorische waarde heeft. Daarmee gelden er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

7. Milieuaspecten

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden vanuit diverse milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Waar nodig moet een vertaling plaatsvinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

7.2 M.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage wordt gebruikt om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. De basis hiervan ligt in de EU richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven. Daarbij geldt een bandbreedte. Bovendien dienen bij de afweging ook nog andere factoren te worden betrokken en dient nagegaan te worden of er significant negatieve effecten te verwachten zijn op natuurgebieden.

Het plan is geen stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. onder categorie D 11.2 namelijk: *de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, bij een oppervlakte van 100 hectare of meer aaneengesloten gebied en dat 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.*

Uitgaande van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 18 juli 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:2414) dient bij de vraag of er sprake is van een (wijziging van een) stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. rekening te worden gehouden met de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer aspecten als de aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.

Gelet op de omstandigheden, wordt het plan gezien niet als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Het voornemen betreft het slopen van het voormalige Correct-gebouw. In de plaats daarvan komen 68 appartementen, 15 maisonnettes en horeca. Volgens het huidige planologisch kader zijn op deze locatie de functies wonen en horeca toegestaan. Het nieuw op te stellen bestemmingsplan voorziet ook wonen op de begane grond. De omvang van de functie wonen, neemt in de nieuwe situatie daarom slechts beperkt toe. Het gebruik van de locatie wijzigt niet wezenlijk, omdat de vorige functie winkelruimte ook al een stedelijke ontwikkeling was met ongeveer dezelfde milieu impact als de nieuwe bestemming woningen. De nieuwe functie past bovendien in de omgeving, namelijk een centrum stedelijk gebied waar al woon- en horecafuncties bestaan.

Dit betekent dat het Besluit m.e.r. niet van toepassing is en er geen m.e.r.-beoordelingsbesluit hoeft te worden opgesteld.

7.3 Bedrijven en milieuzonering

7.3.1. Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. Doorgaans wordt daarvoor de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009) gehanteerd.

7.3.2. Onderzoek

De omgeving van het plangebied is te typeren als het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast het plangebied komen andere functies voor zoals detailhandel en (kleine) bedrijven. In geval van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstep worden verkleind, behoudens voor het aspect gevaar.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Oude Noorden' en het aangrenzende bestemmingsplan 'Liskwartier' blijkt dat er verschillende bestemmingen in de directe nabijheid zijn gelegen waarbinnen verschillende vormen van bedrijvigheid mogelijk zijn.

Omliggende inrichtingen (bestemmingen)

In onderstaande tabel is weergegeven welke relevante bestemmingen zich in of nabij het plangebied bevinden en wat daarbinnen de toegestane milieucategorie is. Uit de tabel blijkt dat de omliggende bestemmingen en de daarbij behorende richtafstanden niet leiden tot belemmeringen voor het plangebied.

Omschrijving	VNG Categorie (reële invulling)	Richtafstand (na reductie)	Werkelijk afstand tot bouwvlak
Bestemming Gemengd – 2 (Ten westen van het plangebied)	t/m categorie 2	30 m (10 m)	21 m
Bestemming Gemengd (Ten zuiden van het plangebied)	t/m categorie 2	30 m (10 m)	10,5 m
Bestemming Detailhandel (Ten zuiden van het plangebied)	t/m categorie 2 (horeca in de vorm van een café of restaurant)	30 m (10 m)	10,5 m
Bestemming Detailhandel (Ten oosten van het plangebied)	t/m categorie 2	30 m (10 m)	19 m
Bestemming Gemengd (Ten noordoosten van het plangebied)	t/m categorie 2	30 m (10 m)	23 m

Tabel 7.1: Overzicht relevante omliggende bestemmingen.

Nieuw geprojecteerde bestemmingen

In het plangebied zelf wordt een gevoelige bestemming (wonen) mogelijk gemaakt direct op of naast in potentie hinderlijke inrichtingen, zoals horeca.

Op basis van de gewenste activiteiten kan worden gesteld dat binnen het plangebied maximaal milieucategorie 2-inrichtingen mogelijk worden gemaakt, waarbij als uitgangspunt een richtafstand geldt van 10 meter in een gemengd gebied.

Voor de woningen binnen de nieuw opgenomen centrumbestemming (de woningen boven de horeca) kan worden gemotiveerd dat, ondanks dat niet aan de richtafstand wordt voldaan, wel sprake is van een goede ruimtelijke ordening gelet op de bestemming: in dit centrumplan worden deze functies heel bewust direct naast/boven elkaar gerealiseerd, om zo een levendig en toekomstbestendig geheel te bewerkstelligen.

7.3.3. Conclusie

Op basis van het voorgaande worden geen belemmeringen op het gebied van bedrijven en milieuzonering verwacht.

7.4 Geluid

7.4.1. Kader

7.4.1.1 Algemeen

Bij het ruimtelijk mogelijk maken van geluidgevoelige bestemmingen, zoals in dit geval woningen, binnen de zone van verschillende geluidbronnen is nader onderzoek naar de milieueffecten vereist waaronder omgevingslawaai. De locatie is gelegen binnen de geluidzone van de A20, Bergweg (incl. tram), Benthuizerstraat (incl. tram) en het spoortraject Rotterdam - Gouda. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de niet-gezoneerde 30 km/uur wegen waaronder de Hooglandstraat en de Louwerslootstraat in de beoordeling meegenomen. Om deze reden is het omgevingsgeluid een relevant punt van aandacht voor het bestemmingsplan, de ontwikkelingsmogelijkheden, de stedenbouwkundige verkaveling en het woningontwerp. Om op deze locatie de plannen te kunnen realiseren is hiervoor een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk en zullen de eisen uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid in acht moeten worden genomen.

In tabel 1 zijn de grenswaarden voor het wegverkeers- en spoorweglawaai aangegeven voor nieuwe woningen in de onderhavige situatie.

Situatie	Voorkeursgrenswaarde/maximale ontheffingswaarde		
	Wegverkeerslawaai		Spoorweglawaai
	Binnenstedelijk	Buitenstedelijk (A20)	
Nieuwe woning	48/63 dB	48/53 dB	55/68 dB

Tabel 7.2: Grenswaarden nieuwe woningen.

Bij een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde maar onder de maximaal te verlenen ontheffingswaarde is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Wel zal aangetoond dienen te worden dat maatregelen (schermen, geluidreducerend asfalt, etc.) om de geluidbelasting te verlagen niet mogelijk zijn en stelt de gemeente nadere eisen (aanwezigheid geluidluwe gevel, geluidluwe buitenruimte, etc.). Indien de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is woningbouw in principe niet mogelijk tenzij de woningen worden voorzien van een dove gevel (een gevel zonder te openen delen).

7.4.1.2 Beleid hogere grenswaarde

Algemeen

De gemeente Rotterdam heeft een beleidsnota opgesteld waarin is omschreven onder welke voorwaarden de gemeente Rotterdam medewerking verleent aan het vaststellen van een hogere waarde. Deze voorwaarden zijn vastgesteld in het rapport 'Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder; Voor bouw- en bestemmingsplannen in de gemeente Rotterdam' van december 2006. Met het plan moet een goede leefomgevingskwaliteit voor bewoners worden gerealiseerd. Het ontwerp van het plan moet zodanig zijn dat er sprake is van een minimalisering van het aantal gehinderden. In het proces tot het verlenen van een hogere waarde wordt eerst bezien of bron- of overdrachtsmaatregelen effectief en uitvoerbaar zijn.

Voorwaarden bij het verlenen van een hogere grenswaarde

Bij een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde maar onder de maximaal te verlenen ontheffingswaarde is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Wel zal aangetoond dienen te worden dat maatregelen (schermen, geluidreducerend asfalt, etc.) om de geluidbelasting te verlagen niet mogelijk of onvoldoende doeltreffend zijn en stelt de gemeente aanvullende voorwaarden die betrekking hebben op de per woning aanwezigheid van een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte.

Onder een geluidluwe gevel (of geluidluwe zijde) wordt verstaan: een gevel die niet (of in beperkte mate) door externe bronnen met geluid wordt belast. Een buitenruimte is een ruimte buiten de woning met een oppervlakte van tenminste 5 m² en een breedte van tenminste 1,3 meter, die bestemd is voor het verblijven van personen in de buitenlucht. De geluidbelasting op de buitenruimte wordt bepaald op een hoogte van 1,2 meter ten opzichte van de bovenkant vloer. In onderstaand overzicht staan de hoogst toelaatbare geluidbelastingen voor geluidluwe gevels en buitenruimten per geluidbron.

Geluidbron	Grenswaarde "geluidluw"	Toelichting
Wegverkeer*	53 dB	De toetsing vindt plaats voor het totaal van alle wegen, na aftrek conform artikel 3.6 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006
Spoorverkeer	55 dB	De toetsing vindt plaats voor het totaal van alle trajecten.

*Er is sprake van een gezamenlijke verkeersstroom van verschillende wegen, inclusief de trambaan

Tabel 7.3: Grenswaarden nieuwe woningen.

7.4.1.2 Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van nieuwe woningen. Deze karakteristieke geluidwering moet minimaal gelijk zijn aan de vastgestelde hogere waarde minus de toegestane binnenwaarde van 33 dB. Het bepalen van de maatregelen voor een voldoende geluidwering valt buiten de ruimtelijke toetsing.

7.4.2. Onderzoek

Door Buro Bouwfysica is onderzoek gedaan naar de relatie van het plan tot omgevingslawaai, zie bijlage 1. Uit de berekeningen blijkt dat vanwege het verkeer op de A20, Bergweg (incl. tram) en Benthuizerstraat (incl. tram) sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) maar niet van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde (53, resp. 63 dB) waardoor het toepassen van dove gevels niet noodzakelijk is.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is onderzoek naar maatregelen vereist om de geluidbelasting te beperken. Uit onderzoek blijkt dat geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht niet voldoende effect sorteren, niet doelmatig zijn dan wel bezwaren ontmoeten van civieltechnische verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

Daarnaast is in het onderzoek getoetst aan het gemeentelijk beleid en zijn diverse maatregelen verkend en doorgerekend. In het ontwerp worden maatregelen aan de gevel getroffen en blijkt dat met het gekozen ontwerp wordt voldaan aan de aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid en wordt een akoestisch verantwoorde leefomgeving gerealiseerd. Alle woningen hebben de beschikking over een geluidluwe buitenruimte, deels in de vorm van een individuele geluidluwe buitenruimte, deels in de vorm van een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte. Door het gekozen ontwerp is zonder aanvullende maatregelen bij 46 woningen een geluidluwe zijde aanwezig. Bij 37 woningen wordt ter plaatse van 1 slaapkamer een aanvullende maatregel toegepast (een geluidwerend louvre) waarmee de geluidbelasting op het slaapkamer raam wordt teruggebracht tot het niveau dat het geluidbeleid voorschrijft.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is het vaststellen van hogere waarden noodzakelijk. Tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan is een ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage gelegd. Het definitieve besluit is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting.

7.4.3. Conclusie

Gelet op het voorgaande leidt het aspect geluid niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Met het definitief ontwerp wordt al dan niet met aanvullende maatregelen voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid en wordt een akoestisch verantwoorde leefomgeving gerealiseerd.

7.5 Luchtkwaliteit

7.5.1. Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

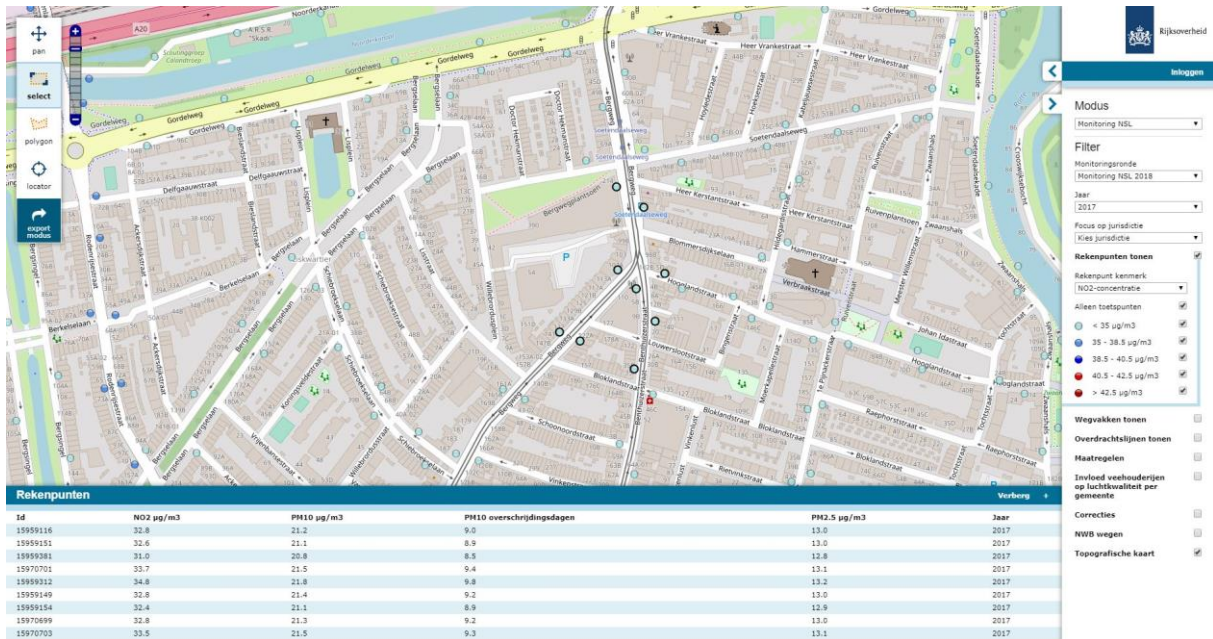
7.5.2. Onderzoek en conclusie

Gezien de omvang van het project kan het aangemerkt worden als een NIBM-project. Onderzoek in het kader van de Wet milieubeheer is niet benodigd.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn echter wel de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het plangebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In de volgende afbeelding zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} langs de Bergweg, de Benthuizerstraat en de Bloklandstraat weergegeven voor het peiljaar 2017.

Uit afbeelding 7.1 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 34,8 µg/m³, 21,5 µg/m³ en 13,2 µg/m³. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt dan ook niet overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.



Afbeelding 7.1: overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool)

7.6 Externe veiligheid

7.6.1. Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10⁻⁶ per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10⁻⁶ contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

7.6.2. Onderzoek en conclusie

De nieuwe woningen zijn aan te merken als nieuwe kwetsbare objecten, waardoor externe veiligheid van belang kan zijn. Op basis van de gegevens uit de risicokaart zijn de volgende risicobronnen in de omgeving van de locatie aanwezig:

- Rijksweg A20
- Spoorlijn Rotterdam – Gouda

Zowel de rijksweg als de spoorlijn liggen op minimaal 380 meter afstand van het plangebied waardoor het plangebied buiten de basisnetafstand valt en een berekening van het groepsrisico niet benodigd is. Wel dient er een beschrijving te worden gegeven van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Relevante scenario's: BLEVE en toxisch scenario

In Basisnet Weg zijn de voor het relevante wegvak van de A20 de volgende intensiteiten opgenomen:

Stofcategorie	Omschrijving	Jaarintensiteit
LF1	Brandbare vloeistoffen	4.359
LF2	Brandbare vloeistoffen	14.082
LT1	Toxische vloeistoffen	123
LT2	Toxische vloeistoffen	275
LT3	Toxische vloeistoffen	99
GF2	Brandbare gassen	34
GF3	Brandbare gassen	3656

Tabel 7.5: Jaarintensiteiten gevaarlijke stoffen over de A20 (Bron: Basisnet Weg)

Op de risicokaart zijn de voor de spoorlijn de volgende intensiteiten opgenomen:

Stofcategorie	Omschrijving	Jaarintensiteit
A	Brandbare gassen	1440
B2	Toxische gassen	910
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	6020
D3	Toxische vloeistoffen	1110
D4	Zeer toxische vloeistoffen	180

Tabel 7.6: Jaarintensiteiten gevaarlijke stoffen over de spoorlijn ter hoogte van het plangebied (Bron: Risicokaart)

Het plangebied ligt binnen de invloedsgebieden van het vervoer van toxische vloeistoffen over de A20 en brandbare gassen, toxische gassen, en zeer toxische vloeistoffen over de spoorlijn.

De brandweer bereidt zich voor op de gevolgen van een zogenaamd 'maatgevend scenario'. Voor gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn wordt dit scenario door LPG transporten gevormd (stofcategorie A). Voor LPG transport is het maatgevende scenario een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een ketelwagon tijdens transport. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het optredende effect (druk golf) en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Het toxisch scenario (toxische wolk) heeft het grootste effectgebied en is daarmee tevens een relevant scenario.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen. De woningen zijn niet specifiek bedoeld voor niet- of beperkt zelfredzame personen, zoals gevangenen, kinderen tot 4 jaar of senioren. Vanuit het gebouw kan er gevlucht worden over de Bergweg of over de Benthuiserstraat, die het beide mogelijk maken om vanaf de risicobron te vluchten.

Bij het toxisch scenario speelt risicocommunicatie een belangrijke rol. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) wordt ingezet. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen dient te worden gezorgd dat deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar zijn en dat het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden, waarmee kan worden voorkomen dat toxische stoffen binnentreden, zodat de aanwezigen hier enkele uren kunnen schuilen.

Om de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen te garanderen is het zinvol dat bewoners door middel van risicocommunicatie worden geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's en de mogelijke maatregelen die zij zelf kunnen nemen.

Bestrijdbaarheid

Om de bestrijdbaarheid te vergroten dient het plangebied over voldoende bluswatervoorzieningen te beschikken. Tevens dient bij de inrichting van het plan in overleg met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) rekening te worden gehouden met voldoende bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (zie bijlage 7) adviseert zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand". Doorgaans is schuilen in een gebouw de beste optie; sluit ramen en deuren, schakel het ventilatiesysteem af, blijf weg bij ramen en schuil bij voorkeur in dat deel van het gebouw dat zo ver mogelijk van het incident af is gelegen. Op de website www.rijnmondveilig.nl vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.

Dit advies zal door de ontwikkelaar bij de verkoop van de woningen worden gecommuniceerd met toekomstige bewoners.

7.7 Bodemgeschiktheid

7.7.1. Kader

Wet bodembescherming

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

7.7.2. Onderzoek

Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie. In de huidige situatie is in het plangebied detailhandel op de begane grond toegestaan. Deze functie is op grond van de bodemregels vergelijkbaar met wonen. Nagegaan dient te worden of op de locatie sprake is van een ernstige bodemverontreiniging, of een vermoeden van een ernstige bodemverontreiniging. Dit kan op basis van een historisch onderzoek.

Voor het realiseren van het plan wordt het bestaande gebouw echter gesloopt. Daarom is bij de omgevingsvergunning een verkennend bodemonderzoek nodig. Door ORTAGEO is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 8. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen verontreinigingen aangetoond zijn in gehalten/concentraties boven de tussenwaarden. De aangetoonde milieuhygiënische bodemkwaliteit zoals die in dit onderzoek is vastgesteld, levert geen belemmering op voor de voorgenomen ontwikkeling. Hiermee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

Daarbij wordt evenwel het volgende opgemerkt. Het betreft hier een verkennend onderzoek. Ten tijde van dit onderzoek was er sprake van kelders op het grootste gedeelte van de locatie. De ruimtelijke verdeling van de boringen en analyses zijn hierop aangepast. Bij een gedeelte van de locatie was het niet mogelijk om boringen uit te voeren. Na de sloop van het pand en de kelder is op grond van de bouwverordening eveneens een bodemonderzoek in dit gedeelte van de bouwlocatie vereist.

7.7.3. Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Na sloop van het pand en de kelder zal bodemonderzoek plaatsvinden in dit gedeelte van de bouwlocatie dat nu nog niet is onderzocht. Mogelijke uitkomst is dat er gesaneerd moet worden. In dat geval zal er ofwel een

saneringsplan worden opgesteld of een BUS-melding worden gedaan. De omgevingsvergunning zal dan kan uitsluitend worden verleend met een uitgestelde inwerkingtreding. De bouwwerkzaamheden zullen niet plaatsvinden voordat een eventuele sanering/BUS-melding is uitgevoerd.

7.8 Flora en fauna

7.8.1. Kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen). Met de Wnb zijn de verantwoordelijkheden voor het beleidsveld natuur overgedragen van het Rijk aan provinciale staten en gedeputeerde staten. De provincies hebben daarom via een verordening aanvullende regels vastgelegd voor de onderdelen faunabeleid, houtopstanden, tegemoetkoming faunaschade, soortenbeleid en Natura 2000. Tevens worden diverse vrijstellingen verleend in deze verordening. Daarnaast heeft de provincie Noord-Brabant regelgeving omtrent natuur vastgelegd in haar Verordening Ruimte, onder meer ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Soortenbescherming

In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten:

1. het beschermingsregime Vogelrichtlijn;
2. het beschermingsregime Habitatrichtlijn.
3. het beschermingsregime Andere Soorten.

De provincies kunnen voor beschermingsregime Andere Soorten een algemene ontheffing verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen door de Nbw beschermde natuurgebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

7.8.2. Onderzoek

Door het ecologisch adviesbureau Els & Linde B.V. is een quick scan uitgevoerd naar potentieel aanwezige beschermde planten en diersoorten. De volledige rapportage is te raadplegen in bijlage 4.

Uit de resultaten van de quick scan ecologie is gebleken dat de aanwezigheid van beschermde soorten in het pand met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid is uit te sluiten.

Op 10 kilometer afstand is het Natura 2000-gebied 'Oude Maas' gelegen. Dit gebied herbergt geen stikstofgevoelige habitattypen. Op 12 kilometer afstand is daarnaast het Natura 2000-gebied 'Boezems Kinderdijk' gelegen. Ook dit gebied is niet stikstofgevoelig. De overige Natura 2000-gebieden zijn op een zodanig grote afstand gelegen dat hier geen effecten te verwachten zijn. De Biesbosch ligt op een afstand van circa 24 kilometer en Solleveld en Kapittelduinen ligt op een afstand van circa 23 kilometer. Deze afstand, in combinatie met de geringe aard en omvang van de ontwikkeling en de omgeving van het plangebied, geeft reden om significante effecten uit te sluiten. Door KuiperCompagnons is een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 11. Hieruit blijkt dat ter plaatse van stikstofgevoelige habitats geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. De externe werking van de ontwikkeling veroorzaakt daarom geen negatieve gevolgen.

De gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland liggen op grote afstand van de planlocaties. Gelet op de afstand, aard en de omvang van het voornemen, wordt geen effect verwacht.

7.8.3. Conclusie

Gelet op het voorgaande leidt het aspect flora en fauna niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.8 Overige belemmeringen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke. In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen relevante kabels of leidingen aanwezig. Ook zijn er geen beschermingszones opgenomen. Wel bevindt zich ten noordwesten van het plangebied de luchthaven "Rotterdam The Hague Airport". In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegeroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken (invliegfunnel). De voorliggende ontwikkeling krijgt een hoogte van 25 meter. Bebouwing in de directe nabijheid van het plangebied kent een bouwhoogte van circa 33 meter. De voorziene bebouwing is dus aanzienlijk lager dan de omliggende bebouwing en overschrijdt de hoogtebeperkingen ten aanzien van de luchthaven niet, waardoor het initiatief geen belemmering vormt voor de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.

8. Duurzaamheid

De gemeente Rotterdam heeft met het Programma Duurzaam actief ingezet op een schone, groene en gezonde stad. Om invulling te geven aan deze ambitie zijn diverse opgaven geformuleerd, waaronder het reduceren van de CO₂-uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, omschakelen naar duurzame energie, vergroten van duurzame investeringen en het bevorderen van duurzame gebiedsontwikkeling.

Met het onderliggende bouwplan wordt aansluiting gezocht bij de ambities van de gemeente Rotterdam op het gebied van duurzaamheid. De woningen zullen daarom gasloos worden gerealiseerd. De woningen zullen worden aangesloten op het netwerk van stadswarmte. Daarnaast zullen de daken worden benut als buitenruimte en indien mogelijk voorzien worden van groen. De groene daken zullen de wateropname bevorderen en hebben een positief effect op de CO₂ problematiek, tevens zullen onderliggende ruimte op een natuurlijke manier gekoeld worden. De compacte bouwmassa met hoogwaardige gevel (voorzien van hoogwaardige isolatie) voorziet in een binnenstedelijke verdichting. Daarbij zet het bouwplan maximaal in op het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam, waarbij wordt ingezet om het fietsen te stimuleren en te faciliteren (extra inpandige fietsenstallingen). Daarnaast zullen deeltijdauto's ingezet voor gemeenschappelijk gebruik. Voor de wenselijke parkeerplaatsen zal zoveel mogelijk gebruikt worden gemaakt van ongebruikte plaatsen in de nabije omgeving. Meer duurzame oplossingen op het gebied van de installaties, zoals vloerverwarming, ledverlichting in de gemeenschappelijke ruimten, douche wtw, en pv panelen, vraag gestuurde ventilatiesystemen verdienen de voorkeur. Tevens zal zoveel mogelijk worden gewerkt met natuurlijke materialen

Het bestemmingsplan leent zich onvoldoende voor het stellen van concrete voorwaarden aan duurzaamheidsmaatregelen aan het bouwplan. De omgevingsvergunning en het bestemmingsplan worden in dit geval echter gecoördineerd voorbereid. Dat levert extra zekerheid op ten aanzien van de te treffen duurzaamheidsmaatregelen. Dat betekent namelijk dat de beide procedures gelijk oplopen. Hierdoor worden de eisen die door het bevoegd gezag uit het oogpunt van duurzaamheid aan het bouwplan worden gesteld, in het spoor van de omgevingsvergunning volledig geborgd.

9. Juridische aspecten

9.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderingssysteem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

9.2 Bestemmingsmethodiek

9.3 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende artikelen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard, dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna volgt een toelichting per artikel.

Wonen

De gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor wonen, horeca (uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding horeca) en voorzieningen behorend bij bovengenoemde functies. Bouwen is toegestaan tot de op de verbeelding aangegeven bouwhoogte van 25 meter.

Waarde – Archeologie

Deze bestemming wordt gehanteerd voor die delen van het plangebied, die op basis van het vigerende bestemmingsplan een archeologische verwachtingswaarde hebben. Bouwen is op deze gronden ten behoeve van een andere ter plaatse geldende (enkel)bestemming uitsluitend toegestaan, nadat uit archeologisch onderzoek is gebleken dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn. Uitzondering hierop is het vervangen, vernieuwen of veranderen van bestaande bebouwing op de bestaande plaats, waarbij de oppervlakte op of onder peil niet wordt vergroot. Vanwege de aanwezige archeologische waarden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten van projectgebieden die groter zijn dan de aangegeven oppervlakte 200 m² en dieper gaan dan 2,5 meter onder maaiveld.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 worden enkele algemene regels gegeven, zoals de anti-dubbeltelregel. Ook worden algemene gebruiksregels gegeven. Daarnaast worden enkele algemene afwijkings- en wijzigingsregels gegeven die de flexibiliteit van het plan vergroten.

Geluid

In het bestemmingsplan is de regel opgenomen dat de bouw van nieuwe woningen getoetst moet worden aan het hogere-waardenbesluit dat bij dit plan hoort. Dit waarborgt dat het bouwplan volledig moet voldoen aan het

geluidbeleid en dat het onderliggende akoestisch onderzoek voldoet aan de eisen die de DCMR hier aan stelt, zoals opgenomen in brief uit bijlage 6 van deze toelichting.

Bodemonderzoek

Om te garanderen dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en het gebruik van gronden of bouwwerken wordt uitsluitend verleend indien middels bodemonderzoek is aangetoond is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de toekomstige functie.

Parkeerregeling

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening 2010 van de gemeente Rotterdam, waaronder de voorschriften over parkeernormen, komen te vervallen. Dat betekent dat er vanaf dat moment niet meer getoetst kan worden aan die voorschriften en er dus geen parkeernormen meer gelden. Gelet daarop, is er op 1 februari 2018 over parkeren beleid vastgesteld. Het betreft de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” (hierna: de beleidsregeling). De beleidsregeling is op 21 februari 2018 in werking getreden. De beleidsregeling geeft normen voor parkeren van auto’s én fietsen. Aan deze normen moet voldaan worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen of bij een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken.

Om aan dit beleid te kunnen toetsen is er in het bestemmingsplan in artikel 7.1 een bepaling opgenomen waarin staat dat er alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken van gronden of bouwwerken mag worden verleend als sprake is van voldoende parkeergelegenheid voor auto’s en fietsen op basis van het geldende beleid ten aanzien van parkeren in de gemeente Rotterdam. De bepaling is vormgegeven als een zogenaamde “dynamische verwijzing”. Dat wil zeggen dat er alleen wordt geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor fietsers en auto’s conform het in de gemeente Rotterdam geldende parkeerbeleid. In de bepaling wordt niet expliciet verwezen naar de hiervoor genoemde beleidsregeling. Dat is een bewuste keuze. Op het moment van tot stand komen van dit bestemmingsplan is de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018” het geldende beleid waaraan getoetst moet worden. Dit beleid kan in de toekomst echter wijzigen. Om ook aan een eventuele wijziging van het beleid van de gemeente Rotterdam te toetsen, zonder dat het bestemmingsplan daarvoor aangepast moet worden, is de beleidsregeling niet expliciet genoemd of bijgevoegd. Met de bepaling is bedoeld dat er bij het verlenen van een omgevingsvergunning voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor auto’s en fietsen op basis van parkeerbeleid van de gemeente Rotterdam dat geldt op het moment van verlenen van de omgevingsvergunning.

Beleidsregeling

Op dit moment geldt de “Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018”. Deze beleidsregeling geeft parkeernormen voor zowel auto’s als fietsen. Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het gebruiken van gronden of bouwwerken wordt een parkeereis gesteld conform de gebiedsindeling die bij de beleidsregeling als bijlage is opgenomen. De parkeereis moet in beginsel volledig op eigen terrein worden opgelost. Er kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de inpassing van de parkeervoorzieningen in het gebouw of de omgeving, het laden en lossen etc.

Van de parkeereis kan worden afgeweken; zowel van de eis zelf (geheel of gedeeltelijk) als van de voorwaarde dat op eigen terrein moet worden geparkeerd. Ook kan van de parkeereis geheel of gedeeltelijke vrijstelling worden verleend. Dit heeft tot gevolg dat er in beginsel geen parkeervergunning op straat wordt afgegeven. In de beleidsregeling is uitgebreid omschreven onder welke voorwaarden van de parkeereis kan worden afgeweken of vrijstelling kan worden verleend.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

9.4 Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BTG-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.

10. Uitvoerbaarheid

10.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de sloop van de huidige bebouwing en de realisatie van 68 appartementen, 15 maisonnettes en 119 m² horeca. De nieuwe woningen worden op zorgvuldige wijze ingepast in de bestaande bebouwingsstructuur. Aangenomen wordt dat er geen bezwaren bestaan tegen deze ontwikkeling. Niettemin wordt in het kader van de uitgebreide Wabo-procedure de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. De ontwerp-omgevingsvergunning wordt gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd.

10.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Gelet op het voorgaande is in het kader van de voorgenomen ontwikkeling een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

10.3 Vooroverleg

Het bevoegd gezag heeft bij de voorbereiding van het bestemmingsplan overleg gepleegd met diverse betrokken instanties. In dit kader is het bestemmingsplan voorgelegd aan de vaste overlegpartners. Door de DCMR en de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is gereageerd. Eventuele opmerkingen zijn, waar nodig, verwerkt in het bestemmingsplan. Zie hiervoor paragraaf 7.4 en 7.6 van deze toelichting.

